

Cuneo, 3 novembre 2023

Prot. SN – 55-2023 TO Caselle incivolo

Alla Procura della Repubblica presso il Tribunale di Ivrea  
[prot.procura.ivrea@giustiziacert.it](mailto:prot.procura.ivrea@giustiziacert.it)

Al Ministero dell'Interno - Dipartimento dei Vigili del Fuoco,  
del Soccorso Pubblico e della Difesa Civile  
Capo del CNVVF – D.G. Carlo Dall'Oppio  
[capocorponazionale@cert.vigilfuoco.it](mailto:capocorponazionale@cert.vigilfuoco.it)

Al Ministero dell'Interno - Dipartimento dei Vigili del Fuoco,  
del Soccorso Pubblico e della Difesa Civile  
Direttore Regionale VV.F. Piemonte  
D.G. Ing. Alessandro Paola  
[dir.piemonte@cert.vigilfuoco.it](mailto:dir.piemonte@cert.vigilfuoco.it)

Al Ministero dell'Interno - Dipartimento dei Vigili del Fuoco,  
del Soccorso Pubblico e della Difesa Civile  
Comandante VV.F. di Torino  
D.S. Ing. Vincenzo Bennardo  
[com.torino@cert.vigilfuoco.it](mailto:com.torino@cert.vigilfuoco.it)

Al Ministero dell'Interno - Dipartimento dei Vigili del Fuoco,  
del Soccorso Pubblico e della Difesa Civile  
Ufficio P.G. del Comando VV.F. di Torino  
[ufficio.pg@vvf.to.it](mailto:ufficio.pg@vvf.to.it)

Al Ministero dell'Interno - Dipartimento dei Vigili del Fuoco,  
del Soccorso Pubblico e della Difesa Civile  
Direzione Centrale per l'Emergenza, il Soccorso Tecnico e  
l'Antincendio Boschivo  
Ufficio di coordinamento del servizio aereo e del soccorso  
aeroportuale  
D.S. Ing. Mauro Malizia  
[dc.emergenza@cert.vigilfuoco.it](mailto:dc.emergenza@cert.vigilfuoco.it)

Al Ministero dell'Interno - Dipartimento dei Vigili del Fuoco,  
del Soccorso Pubblico e della Difesa Civile  
all'Ufficio III di Staff del Capo del C.N.VV.F.  
Relazioni sindacali - Capo Ufficio di staff  
V.P. Dott.ssa Renata Castrucci  
[uff.relationisindacali@cert.vigilfuoco.it](mailto:uff.relationisindacali@cert.vigilfuoco.it)

Al Ministero dell'Interno - Prefetto di Torino  
[protocollo.prefto@pec.interno.it](mailto:protocollo.prefto@pec.interno.it)

Al Ministero dell'Economia e delle Finanze  
Guardia di Finanza  
Compagnia Caselle Torinese  
[TO1540000p@pec.gdf.it](mailto:TO1540000p@pec.gdf.it)

**Oggetto: Esposto Caselle incivolo frecce tricolori 16 settembre 2023 (Atto già depositato in data 06/10/2023 presso la Procura della Repubblica presso il Tribunale di Ivrea)<sup>1</sup>.**

1. all A (Prot-SN-55-Esposto-incivolo-depositato).

Giungono alla scrivente O.S. notizie incredibili circa l'incidente verificatosi in data 16 settembre presso l'aeroporto di Torino Caselle; anzitutto porgiamo le ns. più sentite condoglianze alla famiglia della piccola Laura, che ha perso la vita in modo tanto drammatico quanto incredibile. Riteniamo doveroso tentare di contribuire al ripristino della legalità, auspicando che la stessa famiglia possa trovare pace e giustizia.

Purtroppo i tentativi delle OO.SS. di evidenziare le varie problematiche non sono stati accolti ed anche i ns. appelli sono caduti nel vuoto e nel silenzio. Nell'associarci a quanto egregiamente scritto dalla USB VVF "A TORINO NON TUTTE LE "CASELLE" SONO A POSTO" non possiamo sottrarci dall'espone alcuni interrogativi che sin dalla prima ora ci hanno fatto riflettere, ed esporre gli elementi acquisiti.

Premesso che in ambito aeroportuale:

- gli "Standard" I.C.A.O. rappresentano prescrizioni obbligatorie minime vincolanti;
- l'EASA, nel rivedere le di direttive internazionali e adattarle ai vari singoli casi, ha ampliato le prescrizioni internazionali, mettendo dei paletti per il rispetto del Reg. E.U. 139/2014, quindi imponendo la valutazione di assestamento del rischio per renderlo accettabile.

Visto quanto premesso le Ordinanze del Direttore della D.C.A. impongono il varo del Piano di Emergenza Aeroportuale (successivamente P.E.A.) che definisce tutto quanto dev'essere applicato in ogni casistica (allarme, emergenza, incidente) con le relative Procedure Operative Standard (fornite e firmate dal locale responsabile del CNVVF). Il P.E.A. deve contenere, inoltre, la pianificazione delle esercitazioni e gli allegati al piano di emergenza.

**Sono state rispettate le disposizioni del Regolamento (UE) n. 139/2014 e quelle dell'O.d.G. (di Montelibretti – Scuola di formazione operativa aeroportuale per il CNVVF) n. 35/22<sup>2</sup> del 26 aprile 2022?**

1) Gli aerei in formazione sono considerati come un "unico Aeromobile" da regolamento Enac<sup>3</sup>; inoltre poiché il rullaggio della pattuglia avviene "in fila indiana" la lunghezza complessiva dell'aeromobile risulterebbe di oltre 110 metri (10 aerei lunghi 11 metri = 1 da 110 metri più distanziamento tra i singoli "pony") obbligando l'aeroporto a disporre della X Categoria ICAO (corrispondente alla classe antincendio 1<sup>a</sup> super, che prevede n. 3 AISP di partenza più n. 2 AISP di scorta), maggiore di quella usuale. È doveroso chiarire che la categoria ICAO è inversamente proporzionale alla Classe antincendio (da qui in avanti si farà riferimento unicamente alla Categoria ICAO). Il decollo avviene in formazione a "V" con i maggiori rischi connessi a questa pratica (ad es. eventuale jet blast). L'aeroporto Sandro Pertini opera abitualmente in IX categoria, perciò si prevede l'utilizzo di 14 unità presenti di personale operativo VF turnista più altre tre unità a turno giornaliero (come chiarito dall'allegato n. 1), mentre l'attuale Dispositivo di Soccorso (ridotto dalle D.d.S. 66/41 e successive, come sotto meglio descritto) risulta essere di 12 unità massime (non aumentabili come da disposizione scritta dal comandante provinciale Ing. Vincenzo Bennardo);

2) il comandante con D.d.S n. 507/41 del 15/09/2023<sup>4</sup> (avente oggetto Centenario A.M. ...) ha disposto unilateralmente lo spostamento del mezzo antincendio aeroportuale (AISP) Ziegler dall'aeroporto di Caselle Torinese all'Aeroclub di Collegno, privando l'aeroporto dell'unico mezzo AISP "in sagoma" (ovvero con la possibilità di intervenire rapidamente anche all'esterno del sedime aeroportuale potendo operare senza scorta sulla viabilità ordinaria e nei rispetto dei limiti di dimensione e di massa) con certificazione aeroportuale "ARFF" (anche detto RFFS). Inoltre il mezzo in questione (Autopompa Idro Schiuma Polvere - ziegler) è provvisto di estinguente a polvere quindi ubicandolo a Collegno è stata diminuita, in maniera drastica e critica (vedasi reg E.U. 139/2014), il quantitativo presente di estinguente complementare e il relativo rateo di scarico.

Gli altri mezzi antincendio aeroportuali non sono in sagoma e non rispettano i limiti ordinari di

2. O.d.G. (di Montelibretti – Scuola di formazione operativa per il CNVVF) n. 35/22 del 26 aprile 2022, di cui si evidenzia in particolare quanto segue:

- pag 53 di 96 (intestata pag 49) riepilogo circolari ministeriali in vigore;
- pag 55 di 96 (intestata pag 51) riepilogo "dotazione degli organici ...regolamentata con la Nota prot. n. 2110-3405/c del 30.11.2005";

pag 59 di 96 (intestata pag 55) numeri per la IX categoria (tra cui Torino).

3. regolamento ENAC "regole dell'aria Italia" ed. n. 3 del 22 dicembre 2016 (vedasi pag. 9 di 41 – cap. 1 salvaguardia delle persone e dei beni, RAIT n. 3135 voli in formazione).

4. D.d.S n. 507/41 del 15/09/2023 (avente oggetto Centenario A.M. ...).

massa, perciò necessitano: a) di scorta per circolare su strade aperte al pubblico civile; b) anche ove scortati sono di difficile conduzione e a forte rischio di far cedere le sponde e il fondo stradale ordinario.

L'assenza dello ziegler ha reso molto difficoltoso (allungandone le tempistiche) il transito sulla strada civile esterna (SP16), ove la vettura coinvolta dall'incivolo era ribaltata (con il pianale – pavimento vettura – rivolto verso la pista di volo). L'assenza dello ziegler ha reso altresì impossibile la forzatura in emergenza della recinzione del sedime aeroportuale, varco 9, lato ditta Catto. L'abbattimento del varco sarebbe risultato fisicamente estremo e problematico con l'automezzo canter APS 3p (leggero e sprovvisto di certificazione "ARFF"). Data la dinamica che ha consentito, a tre occupanti su quattro, di abbandonare la vettura coinvolta le considerazioni circa i ritardi e i fatti ostativi summenzionati potrebbero essere stati determinanti nell'esito fatale dell'incidente. Ribadiamo che suddetto mezzo (canter) è molto più leggero (furgoncino) e con pneumatici "da vettura", inadatto anche solo a tentare di forzare "in emergenza" quel varco (tra massa cancellata e filo spinato). Risulta privo delle caratteristiche richieste per l'antincendio aeroportuale (accelerazione, automatismi per erogazione con possibilità di bypass, trazione integrale, capacità di erogazione in movimento e capacità di liquido schiumogeno per due ratei di scarico), inoltre risulta privo dell'auto-protezione del mezzo nel rispetto delle indicazioni ministeriali. Tale "soluzione" è da tempo in uso presso l'aeroporto di Caselle (come mezzo porta attrezzatura di soccorso) in sostituzione della partenza prevista e dedicata al soccorso aeroportuale ASA (che è fuori servizio da lungo tempo). Inoltre lo stesso (canter) è privo di molta strumentazione utile nell'intervento su scenari incidentali (gruppo elettrico cesoia divaricatore, motodisco...) poiché non è ubicabile nei piccoli vani del mezzo. Il restante materiale è riposto in sede. È doveroso evidenziare che l'aver destinato lo ziegler all'aeroclub di Collegno, sottraendolo all'aeroporto Sandro Pertini di Caselle, ha impedito di ottemperare alle prescrizioni minime vincolanti ICAO (vedasi allegato 1, pag. n. 53 di 96 (intestata pag. 49) Cap. 6.2.3, che prescrive per la normale Categoria ICAO IX in uso presso lo stesso aeroporto la presenza contemporanea di due AISP (1 in partenza e 1 in pronta scorta); si sottolinea che il giorno 16 settembre u.s. vista la presenza della pattuglia acrobatica nazionale, e la loro modalità di rullaggio e decollo, la categoria ICAO sarebbe dovuta salire alla X (che prevede la presenza di 5 AISP – con relativa maggiorazione di unità di personale) e comunque era doveroso considerare una maggiorazione del rischio;

3) in servizio il 16 settembre vi erano 3 Capi Squadra neo assegnati da altri comandi e altre 3 unità da altra sede del Comando provinciale VVF; varie unità del personale in servizio ci risulta privo del corso aeroportuale, con particolare riferimento alla settimana di conoscenza del sedime aeroportuale di servizio;

4) le criticità circa la manutenzione e l'efficienza degli automezzi erano già state segnalate e sono nuovamente emerse e confermate durante l'ultima ispezione di inizio settembre. Vedasi la nota di segnalazione della "USB VVF"<sup>5</sup>

5) il comandante, per l'esercitazione (full scale – O.d.G. n. 838/41 del 08/09/2023)<sup>6</sup>, per il giorno prima aveva disposto che i volontari di: San Maurizio, Nole e Caselle Torinese dovessero garantire il soccorso ordinario. Il giorno dell'incidente, dei 3 distaccamenti, solo San Maurizio è risultato presente (dopo 5 minuti la chiamata con arrivo sul posto in 10 minuti), mentre Nole e Caselle T. dove l'aeroporto ha sede non paiono risultare uscite per nessun intervento;

6) diversamente da altri eventi, non tenendo conto del maggior rischio in occasione di volo in formazione di 10 aeromobili monomotore, il comandante non ha predisposto nessun potenziamento per l'aeroporto di Caselle (2 visite del Presidente della Repubblica dove il Dispositivo di Soccorso veniva innalzato – O.d.G. n. 442/41 del 01/08/2023<sup>7</sup> e n. 483/41 del 31/08/2023<sup>8</sup>) e nessun adeguamento alla innalzata categoria antincendio aeroportuale che operava quel giorno presso lo scalo;

7) il comandante ha disposto, con la D.d.S. n. 507/41 del 15/09/2023 (un giorno prima) l'invio per servizio di vigilanza (oneroso a pagamento) di 34 unità di personale permanente e di 9 mezzi VVF, più 2 squadre di volontari (in aggiunta al personale antincendio dell'aeroclub di Collegno), mentre ha sguarnito dell'automezzo AISP ziegler l'aeroporto di Caselle; inoltre con la D.d.S. 66/41 del 2023<sup>9</sup> e 352/41 del 2023<sup>10</sup> ha abbassato i numeri di personale operativo presente a 12 unità, contravvenendo a quanto riepilogato nell'allegato n.1 – O.d.G. (di Montelibretti – Scuola di formazione operativa per il CNVVF) n. 35/22 del 26

5. Nota USB VVF "A TORINO NON TUTTE LE "CASELLE" SONO A POSTO"

<https://vigilidelfuoco.usb.it/leggi-notizia/a-torino-non-tutte-le-caselle-sono-a-posto-1607.html>

6. O.d.G. n. 838/41 del 08/09/2023 (esercitazione full scale).

7. O.d.G. n. 442/41 del 01/08/2023 (1ª visita Presidente).

8. D.d.S. n. 483\_2023(2ª visita Presidente).

9. D.d.S. n. 66\_2023(riduzione Dispositivo di Soccorso).

10. D.d.S. n. 352\_2023(proroga riduzione dispositivo).

aprile 2022, che prevede almeno 14 unità di personale operativo turnista presenti più 3 giornalieri. Con le D.d.S. 66/41 e 352/41 del 2023 il comandante provinciale VVF di Torino Ing. Vincenzo Bennardo ha previsto espresso divieto di mettere personale ulteriore, ed anzi, nel caso ha imposto di mettere il personale in ferie d'autorità / d'ufficio, fattispecie non prevista contrattualmente.

Contrariamente a quanto scritto nella D.d.S n. 507 centenario ... l'AISP ziegler non è un supporto ma è la componente principale dell'antincendio aeroportuale, all'interno del "convoglio standard", in quanto dotato di caratteristiche ARFF e di idonei quantitativi e rateo di scarico degli estinguenti primario (acqua e liquido schiumogeno) e complementare (polvere chimica secca).

La valutazione delle deroghe aggregate, dal punto di vista militare e da quello ministeriale, per quanto riguarda il Dispositivo di Soccorso garantito dal CNVVF, legittima alcuni interrogativi circa la "composizione" delle squadre, la loro corretta "formazione ricevuta" e la "presenza" e "l'efficienza" dei mezzi di soccorso in relazione all'esito dell'incidente avvenuto.

L'occasione ci è gradita per porgere distinti saluti.

\* F.to  
FEDERAZIONE ITALIANA SINDACATI INTERCATEGORIALI  
Il segretario Nazionale per i Vigili del Fuoco  
*Antonino Musco*